TC Magazine

Año III • Nº 34
Julio de 2005
Gentileza ACTC

EJEMPLAR GRATUITO

RECICLADO

MARCOS DI PALMA VERSION 2005

TC PISTA DIEZ PARA TRIUNFAR

¡Pura pasión, pura potencia, puro TC!

Si en el motor hay ELF, al volante hay un piloto que va por más.

Un motor de TC exige un lubricante que esté a la altura del desafío de ir siempre por más. ELF es protagonista de la evolución de la alta competencia, desarrollando lubricantes que están siempre un paso más cerca del futuro, garantizando el mejor rendimiento, la mayor potencia y la menor fricción aún en las condiciones más extremas.

elf

El lubricante de origen F1

sumario

4/5 • EN FOCO
OTRA MIRADA

6/7 • PANORAMA
LA PASION SEGUN SAN MARCOS

12/13 • HUGO CUERVO
"IMPORTA LLEGAR ADELANTE A FIN DE AÑO"

14 • MARCELO "MACHETE" ESTEBAN
EL DUEÑO DE LA POTENCIA

16/17 • COLECCION
TC MAGAZINE
JOSE CIANTINI | DODGE

18/19
PATIO DE BOXES

20/21 • NESTOR RIVA
"SOY UN LABURANTE DEL AUTOMOVILISMO"

22/23 • TC PISTA
DIEZ PARA TRIUNFAR

24 • TOP RACE
EL TURNO DE MARTIN

25 • INFO TC

26/27 • LA CARRERA TC

28 • LA CARRERA TC PISTA | HUMOR

30 • MIS AUTOGRAFOS
"CUMPLEAÑOS POR LA VIDA"

OBSEQUIO

EDITOR: Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina.
DIRECTOR EDITORIAL: Ricardo Delgado. **DIRECTOR GENERAL:** Alberto Falcón.
REDACCION: Daniel Lannes - Ariel Bandi - AF.
FOTOS: Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar) - Agencia Decurnex (www.redexweb.com.ar) - Gabriel Santos.
REALIZACION GRAFICA: D. A. G Comunicación
DISEÑO GRAFICO: Fernando Veronelli.
PRODUCCION COMERCIAL Y PUBLICITARIA: Fadra - Bogotá 160 - Dpto. 3 Tel.: (011) 4904-2261.
EDITORIAL: Bogotá 162 (1405) Buenos Aires. tcmagazine@actc.org.ar
IMPRESION: Crigraf - (011) 4246-4500
TIRADA DE ESTA EDICION: 15.000 ejemplares.

Auditado por IVC
El valor de la verdad.

OTRA MIRADA

El vértigo de las carreras muchas veces no nos deja ver algunas curiosidades que suceden en el entorno de las competencias del Turismo Carretera. A ver...

"Cómo salir del parque cerrado entre la efusividad del público", por el Doctor Rodolfo Balinotti.

La mirada de una rubia reflejada en sus anteojos, "lástima que no nos está mirando a nosotros".

Dos ocurrentes aficionados que construyeron su platea personal, dotada de TV, heladera y todas las comodidades necesarias para no perder detalle.

Fotos: Agencia Decurmex, Angel H. y Gabriel Santos.

El "Pato" Silva entusiasmado y mezclado con la hinchada del óvalo.

Una fanita del TC disfrutando de la pasión y enarbolando su bandera, "¿ahora entendés por qué el TC es lo más grande que hay?".

La belleza y femineidad de las promotoras de ELF, "¿ahora entendés por qué el TC es lo más grande que hay", *again*.

TRAS DOS AMAGUES CONSECUTIVOS, LA TERCERA FUE LA VENCIDAPARA MARCOS DI PALMA, QUIEN ARENGO OTRA VEZ A LA MULTITUD, PERO AHORA DESDE LO MAS ALTO DEL PODIO.

LA PASION SEGUN SAN MARCOS

Fotos: Agencia Decurnex

Firestone Firestone Firestone Firestone Firestone
Firestone Firestone Firestone Firestone Firestone

Vaya ironía del destino esto de volver a ganar. Cuánta tinta habrá corrido desde aquel polémico inicio de año. Cuántas predicciones que finalmente van cayendo en el vacío sin sustento alguno. Cuánta especulación que se diluye al calor del griterío y los aplausos, la adrenalina de la velocidad y la emoción del retorno. Un retorno a la victoria que enciende otra vez la algarabía y que viene cifrado de esperanzas concretas. "Quiero ganar en Buenos Aires porque soy el único que tiene un Chevrolet para pelear la punta", advierte esta versión del Marquitos que pretende desalojar su costado más polémico y no lo logra, pero que negocia un discurso conciliador para decir lo mismo en otros términos. No puede con su genio, se nota, pero vale rescatar al piloto, ese que entero y fiel a su estilo no exento de excesos, llevó al paroxismo a la hinchada chiva entonada a morir con la solitaria batalla de su ídolo más querido. Porque no le fue fácil al

Firestone Firestone Firestone Firestone Firestone
Firestone Firestone Firestone Firestone Firestone

menor de la hermanos eso de extender la hegemonía de los Chevy frente a las legítimas ambiciones de varios Ford dispuestos a quebrar la racha. Lo pudo a Verna en la serie, porque el "Tabo" dejó de lado el enfrentamiento directo a favor del resultado final y quebró la resistencia de un Ponce necesitado de un podio para paliar tanta amargura pasada. Pero también debió vencer a su propia ansiedad, esa que le jugó una mala pasada apenas retornó a la máxima en Río Cuarto y que lo llamó a la reflexión en un par de pasadas de largo cuando hacía la punta sin demasiado apremio. "¿Capaz que estoy manejando mejor no? Es al revés de lo que decía Ferrari, estoy por ser padre otra vez y se ve que me estoy asentando", decía el sábado mientras palpitaba la serie de TC Pista donde corría Josito, quien esta vez le cedió la butaca derecha a su padre José Luis para llevar un poco de serenidad a bordo de la Chevy número 15. "Le vino bien a José, por lo menos subió al podio", comentó divertido. Por lo pronto, Marcos está de vuelta. ¿Más mesurado y pensante? Habrá que ver, pero si concreta amenazas conductivas, esto se pondrá aún más picante.

▲ **Juan Manuel Silva (acompañado por Canapino y Jorge Alifraco) se retrasó pero igual sumó puntos importantes en pos del campeonato.**

● **Diego Aventín fue protagonista y subió al tercer escalón del podio. Mientras tanto, espera el nuevo Falcon que le proveerá el Lincoln Sport Group. Juan María Traverso perdió ese peldaño a manos del de Morón, pero se mostró satisfecho con su auto y aseguró que seguirán mejorando.**

Fotos: Agencia Decurnex, Angel H. y Gabriel Santos.

CAMBIO DE FRENTE

"No hay que dramatizar, son cosas que pasan, igual estamos bien", fue la sentencia de Emanuel Moriatis tras ceder el liderazgo del torneo a favor de su *cumpa* Rafael Verna. El de Lanús, que debió lidiar duramente en la serie con Ledesma, corrió fuerte en la final mostrando supremacías pero cayó víctima de un problema en el motor. En cambio, Verna se tomó las cosas con mayor aplomo y, con el quinto lugar en la final, es el flamante puntero de un campeonato en donde sus principales protagonistas comienzan a sentir el rigor de los kilos y el acercamiento manifiesto del resto. Lo sabe Silva, que apostó fuerte tras el suceso sabatino, pero que pagó caro una puesta aerodinámica poco proclive a las necesidades de equilibrio de un Falcon que pintaba para cosas importantes.

Mucho peor le fue a Fontana, cuya chance inicial, avalada por el buen trabajo del viernes, fue decayendo paulatinamente. El noveno lugar final tuvo gusto a poco para quien aún se debe el triunfo. Sin esa carencia, pero con le mismo regusto amargo se fue Ciantini, otro que tenía sobrados motivos para esperar la final con confianza pero que se fue con las manos vacías tras

▲ **Guillermo Ortelli (junto a su chasista Edgardo Fernández) no pudo repetir lo bueno de Rafaela.**

un problema de transmisión. Está visto que no parece sencillo mantenerse sin deslices.

Distinto sabor tuvo la carrera para Diego Aventín y para el "Flaco" Traverso, enfrascados en la pelea por el tercer lugar. El duelo se lo llevó finalmente el "Pumita" porque el compromiso de estabilidad en su Falcon fue superior al del Torino. "Estuvo bueno, ahora lo ideal sería poder repetir en Buenos Aires y Olavarría lo que hice acá. No creo que pueda ganar, pero quiero sumar puntos gordos", dijo Diego, mientras esperanzado aguarda que el Lincoln finalice la construcción de su nuevo auto.

El "Flaco" por su parte, vivió sensaciones dispares aunque lució a pleno cuando pocos lo tenían en sus planes. Lejos de las especulaciones, aseguró que nunca negoció ese tercer lugar. "No me dejé pasar a propósito. Igual, aunque hubiese quedado entre los tres primeros no hubiera subido al podio", disparó, agregando un capítulo más al ya clásico enfrentamiento con Marquitos. Y hay más en relación al enojo del "Fla-

co", porque no se excluye de la pelea y descarta retirarse por falta de apoyo económico. "En el campeonato no se escapa nadie y todavía mantengo alguna esperanza. En 9 de Julio volví a tener un auto relativamente bueno y vamos a seguir mejorando", dijo extendiendo el misterio sobre qué empresa lo apoyará de aquí en más. "OCA se bajó por todo el puterío que armaron cuatro o cinco *pichis*", soltó y dejó en claro que está enojado.

PONIENDOSE EN FORMA

Los resultados finales de la carrera de 9 de Julio permiten avizorar un panorama cada vez más atractivo en función de lo que vendrá. Y así como los líderes suman complicaciones y no logran escapar, los seguidores capitalizan puntos y kilos sin solución de continuidad. Allí aparece Bessone resucitando y pidiendo a gritos un poco más de aceleración en su Dodge para enfrentar la segunda mitad con chances de acercarse. Lo mismo reclama Catalán Magni, entusiasmado con la recuperación del suyo. Mientras tanto, algunos otros apuntan a mantener estabilidades. "No tenía auto para pelear la carrera, pero sumamos lindos puntos y eso importa", expresó Ledesma, lejos del rendimiento de Rafaela, pero con confianza para la cita capitalina. La misma que mira Ortelli para olvidar las dificultades de un fin de semana que se enturbió inesperadamente.

"Tengo que ganar urgente sino, chau posibilidad de defender el 1", afirma Omar Martínez. El campeón volvió a caer en un abismo difícil de digerir y mira el 12 porteño como la panacea que termine con sus penurias. "¿El auto nuevo? Y, va a ser mejor que éste seguro, pero hay que probarlo bastante", dice. Sin embargo, está claro, no siempre es la solución inmediata. Lo comprobó Ramos, que decidió gastar el asfalto de Olavarría en busca de un rendimiento acorde para el flamante Falcon. Por otro lado, recién en Olavarria pondrá en pista el nuevo auto Fabián Acuña, quien también explicó sus razones: "Ibamos a llegar muy apretados a Buenos Aires. Además, necesitamos probarlo bien".

Sin dudas la falta de tiempo disponible entre ambas fechas no permite avizorar sorpresas. Las cuestiones se dirimirán a velocidad pura en el estreno de la segunda mitad, la que importa más, la que definirá rumbos futuros y en la que los errores y dilaciones se pagarán más caro.

Daniel Lannes

▲ **Gestos adustos en Hugo Cuervo y Emanuel Moriatis. El de Lanús perdió la punta del torneo al claudicar el motor de su Falcon.**

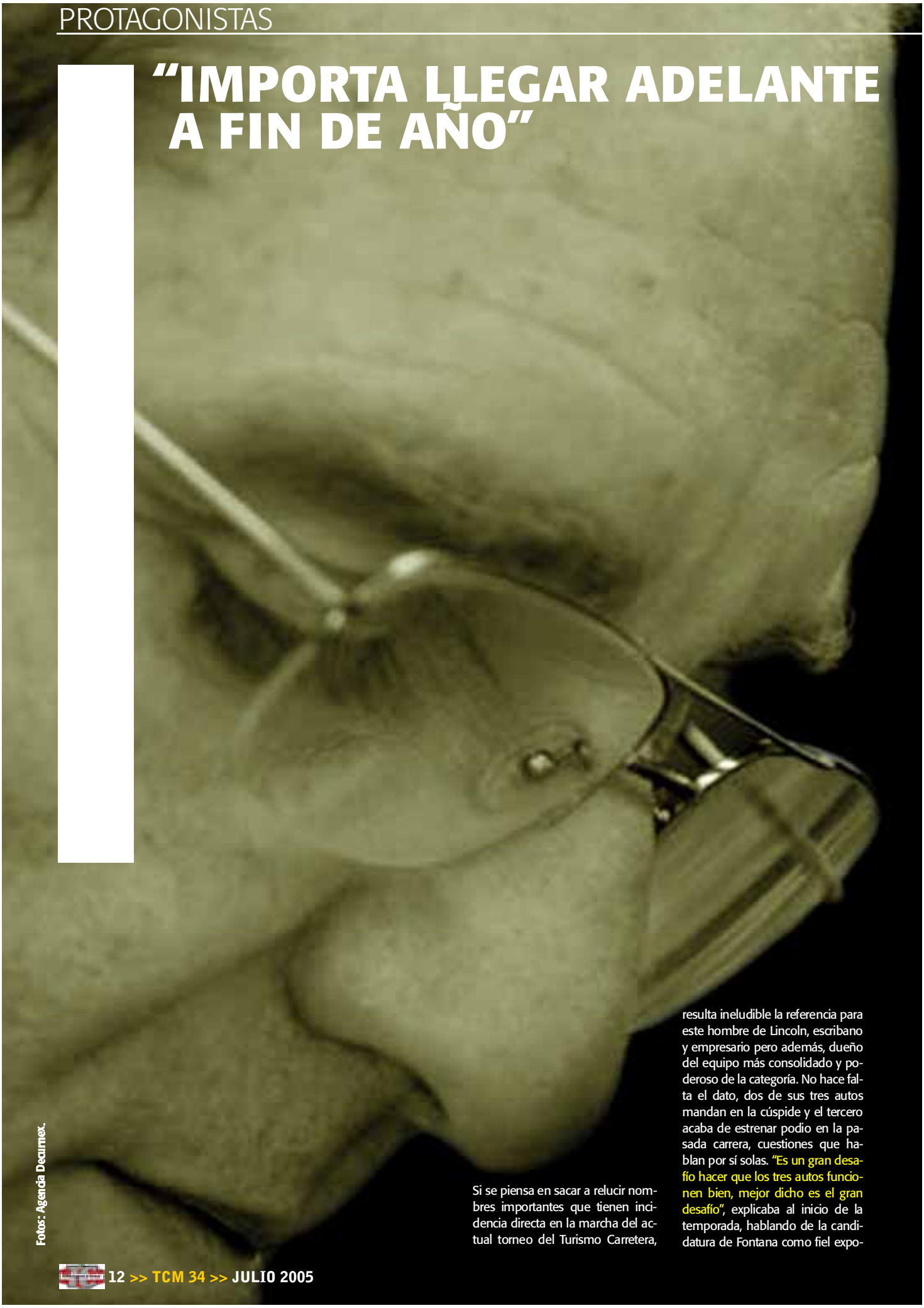
▼ **Julio Catalán Magni sigue luchando bien arriba y esperando su turno para el triunfo.**

Fotos: Agencia Decurnex, Angel H. y Gabriel Santos.

● **Con regularidad e inteligencia, el "Tabo" Verna cerró la primera mitad del campeonato como líder. No forzó su serie (largaba a la par de Marcos Di Palma) y en la pista ejecutó su carrera a la perfección.**

VASSALLI
1550 Fifth
La familia se agranda.
Y sigue haciendo historia.
En momentos en que el campo vuelve a demostrar todo su potencial dinamizador de la actividad económica, Vassalli Fabril pone de manifiesto su capacidad de innovación con el lanzamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura y el desarrollo tecnológico que le permitió a la empresa consolidar su liderazgo en la producción nacional de cosechadoras.
Vassalli: Un sentimiento que renace desde el corazón del campo argentino.
TANQUE DE GRANOS
PLATAFORMA FLEXIFULL
CABINA
CONFORT
COMANDOS
VASSALLI FABRIL S.A.
Una familia de grandes máquinas.
Y de grandes logros.
Ruta Nacional 33 - Km 685 - C.C. 2046 - Tel: (03465) 423055 / 423056
9 de Julio 1603 - C.C.2046 - Telefax: (03465) 423700/018/023
(2630) Firmat - Santa Fe - Argentina / www.vassalli.com.ar
COSECHADORAS
VASSALLI

"IMPORTA LLEGAR ADELANTE A FIN DE AÑO"



Fotos: Agencia Decurnex.

Si se piensa en sacar a relucir nombres importantes que tienen incidencia directa en la marcha del actual torneo del Turismo Carretera, resulta ineludible la referencia para este hombre de Lincoln, escribano y empresario pero además, dueño del equipo más consolidado y poderoso de la categoría. No hace falta el dato, dos de sus tres autos mandan en la cúspide y el tercero acaba de estrenar podio en la pasada carrera, cuestiones que hablan por sí solas. "Es un gran desafío hacer que los tres autos funcionen bien, mejor dicho es el gran desafío", explicaba al inicio de la temporada, hablando de la candidatura de Fontana como fiel expo-

nente de una fórmula de trabajo que no podía aplicar. Pero fue Verna el que estrenó el año con rotunda victoria. Y el LSG refrendó impresiones a través del posterior suceso de Emanuel Moriatis en Balcarce, lanzando al piloto de Lanús a la cumbre de las posiciones, situación que sólo resignó en la última carrera de 9 de Julio en manos de su compañero Verna. Igualmente, todo queda en casa, ¿no?

"Sonará pedante pero no me sorprende. Se trabaja para hacer las cosas bien, pero lo realmente importante es llegar adelante a fin de año, recién estamos a la mitad del camino y la punta es algo lindo pero circunstancial", refiere. Claro que tamaña muestra de poderío no estuvo exenta de algunas controversias, pero el hombre no le rehuye a la polémica. "Mirá, por suerte el tiempo es el único testigo confiable. Todos los que hablaron a principios de año de la superioridad de los Ford, de que éramos visionarios y no sé cuántas cosas más se tendrían que matar. Resulta que se pusieron a trabajar y lograron lo que nosotros hicimos de movida. Fijate en los resultados, salvo Silva o nosotros, no hay otro Ford que pelee la punta. Es fácil hablar de gusto y más fácil decir me equivoqué, pero el daño ya está hecho, ¿entendés? Siempre es más fácil criticar que trabajar. Hay que invertir y trabajar para lograr cosas y nosotros hicimos eso".

Directo y frontal, así se autodefine quien el año anterior lanzaba una carga intensa contra los chasistas. "Eso se malinterpretó –aclara– yo nunca dije que los chasistas eran innecesarios, dije que no eran imprescindibles. Nosotros no los necesitamos y punto. Además, hacé un relevamiento y vas a ver cuántos equipos no tiene chasista. El JC no tiene, Bessone salió campeón sin chasista y así muchos más. Yo creo en el profesionalismo de los equipos que hacen bien las cosas, o en los pilotos que por capacidad propia pueden definir. Mirá Ortelli por ejemplo, salió campeón con uno y con otro", ejemplifica y enseguida adara: "...no dudaría en recurrir a algún especialista en chasis en caso que tuviera necesidad. Pero por el momento no lo necesitamos" asegura.

Inquieto y reflexivo a la vez, se mueve entre los boxes con la soltura de los que saben lo que hacen. Suele estar en todos los detalles y es poco lo que delega. Inquiere y exige, para que nadie tenga dudas de quién es el jefe. No es poca cosa en un ambiente cargado de competencia, y suele no hacer historia cuando más de una vez se lo cataloga como "un buen escribano".
"¿Y por qué me voy a enojar si lo soy? Seguramente esa afirmación tiene que ver con la molestia que le puede provocar a algunos que tengamos un equipo exitoso y que los resultados nos acompañen. Es lógico que se molesten porque somos del interior, sapos de otro pozo, y terminamos con las mentiras de más de uno sencillamente porque nos hacemos todo nosotros y encima, ganamos, ¿entendés?".

–Y en ese contexto, ¿cómo se define Hugo Cuervo?
–Soy el dueño del equipo, la cara visible de un conjunto de tipos que laburan a conciencia y el que toma las decisiones. Pero me considero un pragmático. Sé escuchar y acá nadie es más que nadie. La ventaja que tenemos es que no nos aferramos a un libreto, estamos siempre buscando soluciones y no tengo prejuicios si tengo que reconocer un error. Pero lo mejor de todo es que nos creen más poderosos de lo que somos.

–¿Qué sensación causa tener adelante en el certamen a dos pilotos que no son enteramente profesionales del automovilismo?
–Es una de esas preguntas que no tienen respuesta en el TC y que por otra parte, forman parte de lo lindo de esta categoría. Acá no se necesita ser tan profesional para poder ganar una carrera. El TC es impredecible, mirá Fontana que arrancó como para comerse los chicos crudos y hace cuatro carreras que no la ve ni cuadrada. Ortelli ganó en Rafaela y parecía que se recuperaba definitivamente y en 9 de Julio padeció. En esto nada es lo que parece, cuando parece que estás muy firme todo te cambia de la noche a la mañana, nadie es dueño de la verdad. Vuelvo a lo anterior, si se cumpliera lo que se pronosticaba, los Ford deberían haber ganado todas las carreras y resulta que los Chevrolet ganaron más. Si fuera un llorón como otros, tendría que estar tirando tiros reclamando algo para la marca. La categoría está pareja, es así.

–Hablemos de pilotos. ¿Se maneja distinto con Moriatis en relación a Verna o Diego que en su momento dejaron el equipo y luego volvieron?
–No, de ninguna manera. Son todos buenos clientes y tengo la obligación moral de ofrecerles lo mejor. Son buena gente, algo que no abunda en este ambiente. Aparte el que se va sin que lo echen... ¿Vos crees que tendría que tomar alguna represalia porque en su momento se equivocaron? Cualquiera se equivoca, buscando nuevos rumbos, pensando que quizás te puede ir mejor. Diego se despidió del equipo ganando, Verna se fue, anduvo a los tumbos y estuvo cerca de abandonar el automovilismo. Cuando volvieron los recibí con los brazos abiertos, ¿qué otra cosa tenía que hacer? Los resultados te demuestran cómo es la cosa, me obsesiona la idea de que los tres anden adelante.

–Y en caso de una eventual definición entre ellos a fin de año, ¿cuál sería la conducta?
–Ah no, la decisión ahí es una cuestión absolutamente de ellos. Te juro que me encantaría que se produjera algo así, pero sería indigno sugerirle a tal o cual que levante para favorecer al otro. No, por favor, ahí no me puedo meter. Mi negocio es que los autos de mi equipo peleen la punta, ojalá se pueda dar, pero el que gane lo tendrá que hacer en pista, yo no intervengo.

Sin embargo, fiel a su estilo se toma sus recaudos y no quiere que nada lo sorprenda. Por eso, en 45 días tendrá listo un Falcon nuevo: "...lo estamos haciendo tranquilos para tenerlo listo por las dudas", infiere recordando el apuro del año anterior frente al accidente de Moriatis y confía en las nuevas medidas en relación al año venidero. "Habrá que darle la derecha a la gente de Marchese y de la categoría. A lo largo de tantos años han demostrado que no se han equivocado. No hay que hacer futurología, hay que esperar a ver cómo se van dando las cosas. Hay que evitar criticar sin ver los resultados. Creo que todo lo que se aplique va a ser para mejor".

Daniel Lannes

PHILCO
SPONSOR OFICIAL DEL TURISMO CARRETERA

MARCELO "MACHETE" ESTEBAN

EL DUEÑO DE LA POTENCIA

"¿'Machete'? Ah, no lo conozco, señalámelo que no lo tengo". No es exagerada la mención, el motorista del momento en el TC es precisamente un personaje de esos que están en boca de todos más por sus resultados que por su personalidad, carente por completo ésta de rasgos extravertidos. Sucede que este exitoso preparador suele refugiarse en la intimidad de los boxes y sólo se permite algún momentito de relax a la hora de la evaluación de cada una de las tandas.

Foto: Angel H.

Este personaje cultor del perfil bajo al extremo y casi tímido en el trato personal, es un mecánico autodidacta que sin título, y con la escuela primaria como única preparación, se involucró desde muy chico en la mecánica armando motores de moto y kartings. Finalmente desembarcó en el TC avalado por numerosos éxitos deportivos en otras categorías (Rally Bonaerense y Turismo Nacional) siempre con el mismo sello: la versatilidad y velocidad de sus motores.

Con una imagen asociada a Hugo Cuervo desde aquellas épocas, encaró el TC de la misma manera; juntos, desarrollaron el motor que Diego Aventín utilizó durante el campeonato 2002 y con el que tuvieron la suerte de arrancar ganando.

Hoy, varios años después, recorre esa historia aunque no sin antes realizar su obligada pausa del mediodía, esa que incluye un rito casi religioso que aprovecha para ocupar su otro rol, el de padre de familia. *"Llevo a la nena al jardín y charlamos"* , promete.

–¿De dónde abrevaste información para llegar a esto?

–Más que nada de proveedores. En el primer motor usamos un semiarmado hecho por Herceg con tapa de Salpietro, leva de Wilke y carburadores de Penín. Ese fue el inicio, después fuimos mejorando cada uno de los elementos. Hoy prácticamente hacemos la mayoría de las cosas acá en el taller.

–¿De aquel triunfo inicial a esta situación de tener tus motores al frente del campeonato, hay alguna diferencia?

–Seguro, fuimos ganando en experiencia, aunque las fórmulas que aplicamos son las mismas. Quizás aquel primer triunfo fue un poco sorpresivo, pero hay que tener en cuenta que Hugo había hecho un auto muy liviano. En aquella época no se le prestaba tanta atención a los lastres y había muchos autos sobrepasados de kilos. Fijate que eso hoy no pasa. Además, creo que cuando tenés un buen auto el motor luce más.

"¿Celos? No, para nada, cada uno está metido en lo suyo y no creo que dé para andar consultándose entre colegas. La verdad es que no tengo problemas con nadie, pero tampoco tengo demasiado contacto con otros preparadores".

–¿Tenés alguna injerencia en el armado de los autos?

–No, no intervengo para nada. El taller de Hugo está en la otra punta de la ciudad y yo estoy acá metido desde las 8 hasta las 10 de la noche, incluidos los sábados y algún que otro domingo. Tenemos bastante trabajo y de los autos apenas me preocupo en que entren los motores sin rozar en ningún lado. Aparte los autos no me necesitan, están bien atendidos.

–¿Qué se siente tener los motores más rápidos?

–Humm... no sé si será tan así. Creo que los Chevrolet de Pedersoli son los más rápidos. Los nuestros van bien, tenemos buena potencia, al menos no hay quejas de los pilotos (risas). Aparte hay una condición de puesta a punto en nuestros autos que tienen poca carga aerodinámica, evidentemente eso los favorece al andar derecho que es cuando se luce un poco más el motor. Ahora, si tengo que destacar alguna característica saliente es que arriba van rápido.

–¿Y cómo se puede lograr la igualdad de rendimientos?

–No tenemos grandes diferencias entre los impulsores, pero creo que recién este año podemos decir que contamos con elementos parecidos para conseguir rendimientos parejos. No es cuestión de voluntad o de horas de trabajo, es simplemente tener los mismos elementos. Nos ha pasado de tener motores flacos, pero la ventaja es que los pilotos lo saben. En ese caso siempre les avisamos.

–Hablaste de la velocidad de Chevrolet, ¿no se te cruzó la idea de hacer uno?

–Francamente, no creo estar capacitado técnicamente para hacer ese motor. Yo arranqué circunstancialmente con un Ford porque era el auto que había y en función de eso fuimos evolucionando, pero un Chevrolet lo veo más complicado. Hay gente muy capaz que se dedica a esos motores.

–En Ford también hay gente de mucha experiencia, ¿cómo manejás el celo profesional?

–¿Celos? No, para nada, cada uno está metido en lo suyo y no creo que dé para andar consultándose entre colegas. La verdad es que no tengo problemas con nadie, pero tampoco tengo demasiado contacto con otros preparadores. Te repito que me manejo mucho con los proveedores, si tengo dudas las charlo con ellos. Con Wilke teníamos mucha charla pero ahora no está tanto en el taller y es más complicado.

–Estar arriba, ¿presiona u obliga?

–Ni una ni la otra. Seguimos trabajando como hasta ahora porque no hay razón para cambiar nada. El conjunto está funcionando bien, pero me pone ansioso y mal que el motor se pare como le pasó a Emanuel el otro día. Un botador nos dejó afuera, pero eso es algo que no se puede prever.

D.E.L.

Motorcraft®

El repuesto para todas las marcas.

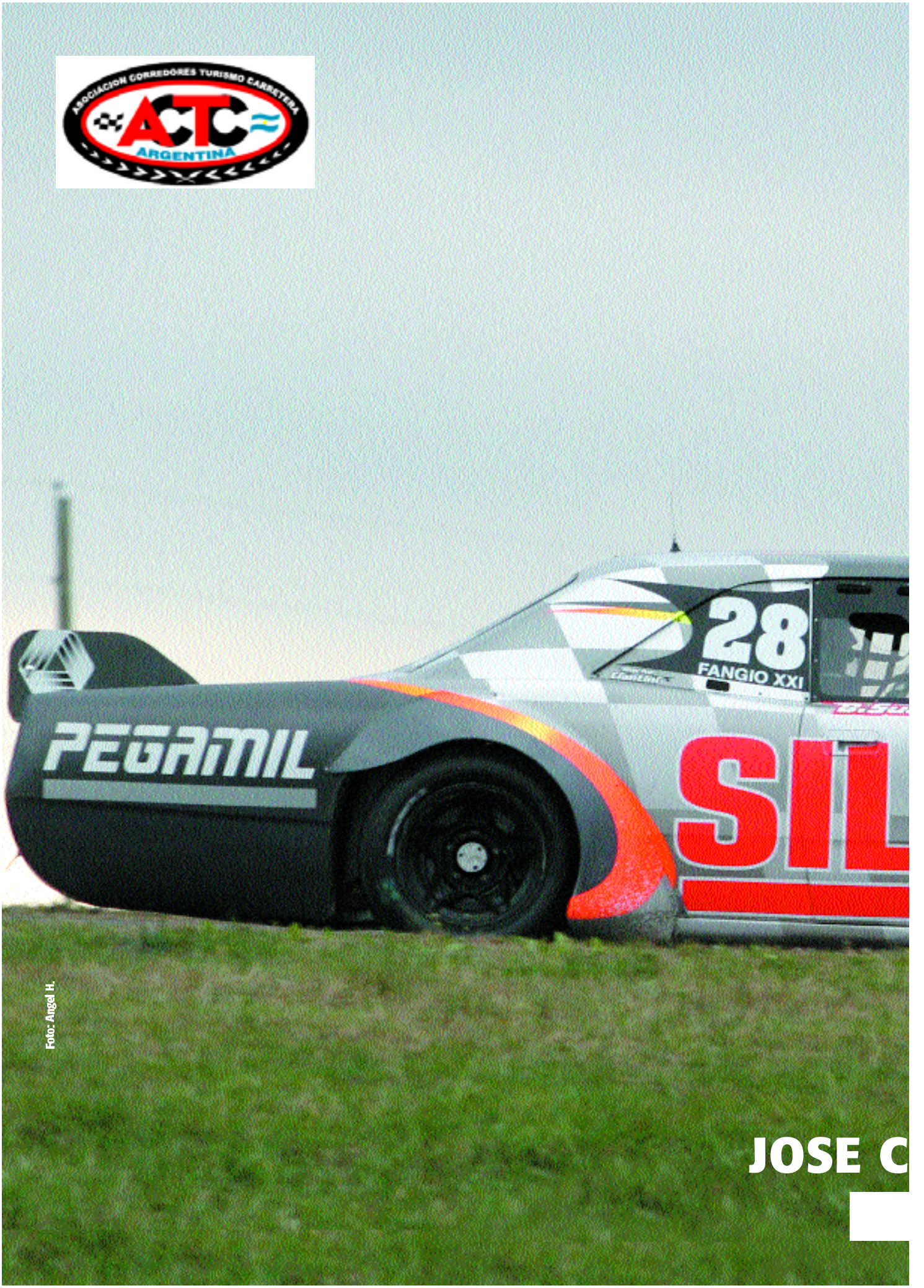


Foto: Angel H.

JOSE C

COLECCION

TC Magazine

ANTINI

Ford
CAMIONES
LIDER EN VENTAS

Patio de boxes

Los representantes de los Comedores Escolares de la Ciudad de 9 de Julio que, carrera tras carrera, reciben los alimentos no perecederos donados por la ACTC Solidaria. Una iniciativa teceísta que ya lleva más de dos años ininterrumpidos llegando a los más necesitados en todo el país.

En el impresionante semiremolque de Robust (la herramienta oficial del TC) los interesados pueden ahondar en las bondades de los productos de la compañía y también, a través de los monitores, seguir las alternativas de lo que sucede en pista.

Los amigos de Philco siguen homenajeando a los hombres del Turismo Carretera. En este caso y en reconocimiento a su trayectoria deportiva, el beneficiado fue Omar "Gurí" Martínez, quien se llevó un espectacular DVD de regalo.

Rafael Morgestern (en la toma junto a Pablo Satriano) y Alejandro Bini son las recientes incorporaciones del Turismo Carretera. Si bien no pudieron ingresar en la final, ambos apuestan a ser protagonistas.

Fotos: Agencia Decurmex, Angel H. y Gabriel Santos.

Ford
CAMIONES
LIDER EN VENTAS

Toda una novedad en los boxes de 9 de Julio, el coqueto stand de Rentas de la Provincia de Buenos Aires. Un cómodo, coqueto y relajado espacio dispuesto para evacuar dudas y realizar todo tipo de consultas a disposición, de ahora en más, de los contribuyentes bonaerenses.

Como todos los viernes previos a las competencias del Turismo Carretera, la firma Juntas Ciccarelli convoca con sus habituales reuniones informativas. Una buena forma de interiorizarse sobre las novedades que ofrece la marca y, al mismo tiempo, confraternizar y acercarse al TC.

Aguas Argentinas

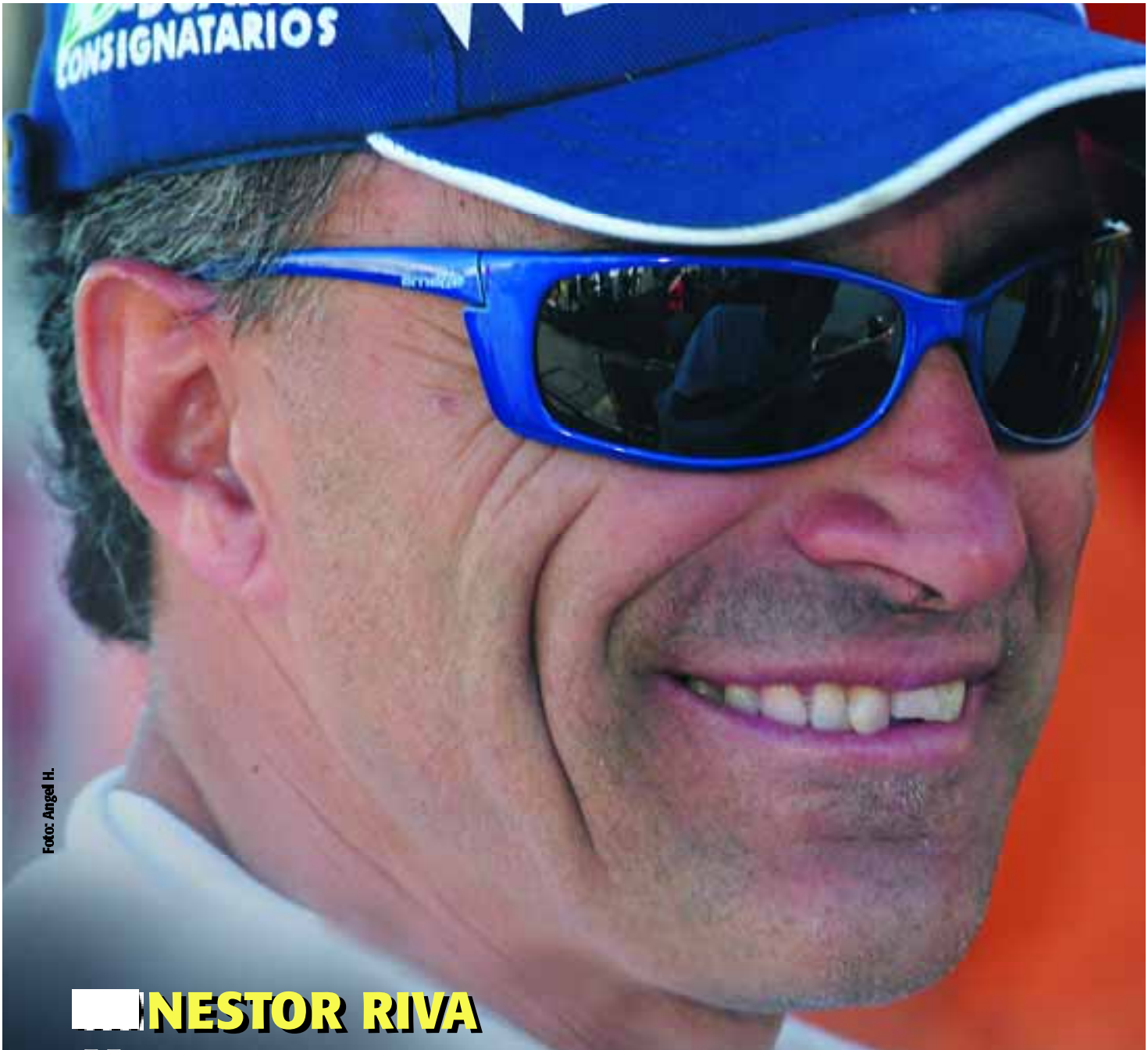


Foto: Angel H.

NESTOR RIVA

"SOY UN LABURANTE DEL AUTOMOVILISMO"

Está en el grupo de los pilotos que llegan con el mango justo a cada carrera; esos que en los días hábiles buscan la publicidad que les permita redondear el presupuesto necesario. No obstante, con una Dodge preparada en su Gualeguaychú natal, quiere mezclarse entre los veinte primeros del TC.

El motorista de moda en los Cherokee por estos días es, sin lugar a dudas, Alfredo "Gardelito" Fernández. Con el misil que le provee a José Ciantini y desde 9 de Julio también a Federico Lifschitz, el preparador de Ituzaingó se convirtió en el hombre más consultado. Néstor Riva lo tuvo hasta el año pasado, cuando junto con el asesoramiento de Rodolfo Di Meglio consiguió su mejor labor en la categoría: un octavo lugar en la apertura de Mar de Ajó. "Es como dice la frase de estar en el momento justo, con la persona indicada, pero al revés, ¿no? Soy amigo de 'Gardelito', me alegro mucho por su mo-

mento; se lo merece porque es un laburante de ley. A fines del año pasado cerró con Ciantini y como era casi con exclusividad me arreglé con mis propios fierros", comenta Néstor Riva mientras pide suspender con el mate cuando iba recién por el cuarto. "Es que me da acidez –aclara– hasta cinco me banco tranquilo". Raro en un entrerriano, nacido hace 43 años en Gualeguaychú, la capital nacional del carnaval; fiesta que no se perdió hasta los 20 años como protagonista central de la Comparsa Papelitos. "Siempre fui de madera pero como iba disfrazado de faraón egipcio, la sotana me tapaba las piernas. Bailaba con la reina de la compañía que iba vestida como Cleopatra", recuerda Néstor.

Dentro de su taller descansan la Dodge –que fue repasada por el Ingeniero Juan Poggi, hermano de Sergio, el piloto de TC Pista– y el flamante Peugeot 406 del TRV6. Desde 9 de Julio cuenta con los impulsores de Jorge Silva, sin embargo, el debut no fue el esperado. "Quiero volver a meterme entre los 20 primeros en clasificación. Esa es la clave para tener un buen fin de semana porque largando adelante seguís el ritmo de los más rápidos y no entrás en los roces del fondo", comenta el subcampeón del TC Pista, puesto que logró a bordo de un Ford en el año 2000 siguiendo muy de cerca a otro piloto de la marca: Alejandro Ramón. Al año siguiente le compró la Dodge actual a Rubén Salerno y con ella, debutó en la categoría donde todos quieren estar. "Es difícil el paso. Creo que tenés que hacer escuela y adaptarte un mínimo de tres años en el TC Pista para foguearte. De la categoría tengo un buen recuerdo aunque me quedó la sangre en el ojo porque perdí el título por un solo punto", recuerda el piloto que comenzó de chico en el karting y corrió al lado de Luis Belloso, Henry Martin y José Luis Di Palma, entre los más conocidos. Luego se subió a un Fórmula Renault entrerriana y compitió contra un *pibito*, también entrerriano, que prometía: Omar Martínez. Su debut nacional fue en la Fórmula Super Renault, donde se midió con Christian Ledesma y Alejandro Bini, entre otros. "Mi hijo Franco sigue el mismo camino y va muy rápido en el karting. Aunque por ahora está suspendido hasta que mejore las notas del boletín", cuenta Riva, que tomó la decisión junto con su mujer Analía. En tanto, su otra Analía, de 9 años, es la princesa de la familia.

Para mejorar el rendimiento dentro del TC, puso en venta la Dodge actual. "Es un auto ideal para el TC Pista... Sin frenos ni amortiguadores de nueva generación estoy dando ventajas, apenas llego a comprar cuatro gomas en el fin de semana. Me considero un laburante del automovilismo. Con el dinero que saque de la venta aspiro a encarar un auto nuevo para el año que viene", se ilusiona. Por el lado del Top Race, corre con los colores del Club paraguayo Sol de América, apoyo que llegó por un amigo que maneja el marketing del club de Asunción. "Tanto esto como el TC lo puedo encarar gracias a la mano grande que me da Gustavo Ramos de Cables PC.com. Yo no creo que el rating suba por la llegada de Boca o River. La categoría ya está instalada como la segunda más importante detrás del TC. Están todas las figuras y hay autos de última generación", dice Riva. Haciendo futurología ve campeón del TC a Rafael Verna. "El 'Tabo' está muy firme. Fue muy importante para él poder ganar en la primera con la sequía del año pasado. Pero ojo que si a Traverso no lo bajaban en La Plata les ganaba el campeonato. Hoy todos le dan con un caño pero yo lo banco al 'Flaco'. Conmigo siempre fue un tipo gaucho", aclara y confiesa que desde chico seguía la campaña de Rubén Luis Di Palma.

Ariel Bandi

www.ecosan.com.ar
ECOSAN
calidad
higiene
seguridad
•Baños quimicos
•Trailers sanitarios
•Boleterias
•Cabinas de vigilancia
(011) 4846 0995
Lideres en servicio de BAÑOS QUIMICOS para eventos

EL TC PISTA A MITAD DE TEMPORADA

DIEZ PARA TRIUNFAR

La primera mitad del año mostró un alto nivel conductivo de pilotos que llegaron este año y de otros que tienen algunas temporadas encima con carreras electrizantes y definidas en los últimos metros. Hasta el momento mandan Dodge y Chevrolet. Los Ford siguen sin aparecer.

A bordo de la Chevy de Emilio Satriano, Sebastián Diruscio tomó la punta del campeonato con su victoria en la cuarta fecha de Balcarce y no la largó más. "Por ahora me sirve sumar en todas sin enloquecerme. Aunque en las últimas dos Campanera me descontó 13,50 puntos y tengo que mirarlo más de cerca", comentó el de Cuatro Esquinas, que arribó cuarto siguiendo su plan de no entrar en ningún roce.

El "Laucha" es el ídolo máximo de la parcialidad chiva y comenzó este año con la mente puesta en el título. "Me preparé todo el verano y mi objetivo es el 1. Luego de ganar en Comodoro Rivadavia tuve dos bajones en Buenos Aires y Río Cuarto y Diruscio se me escapó. Esta victoria de 9 de Julio me puso a tiro otra vez", dijo Campanera, que marcha segundo en el torneo a sólo 14 unidades.

Otra alternativa de Chevrolet es Josito Di Palma, que aparece séptimo a 46 puntos. "¿Campeonato? No, dejate de joder. Yo sólo pienso en correr carreras", tiró al pasar el arrecifeño. Lógica respuesta la del pibe, que recién está quemando las primeras naves. Sin embargo, su inexperiencia no lo privó de ganar su primera carrera en la tercera fecha de La Plata. Con una acertada elección de gomas por parte de Alberto Canapino se lució en una pista mojada.

En cuanto a los chivos, tampoco hay que descartar a Diego de Carlo y Guillermo Castellanos, noveno y décimo en el torneo. El de 9 de Julio arrancó el año con una victoria y luego se fue diluyendo entreverado en sus propios toques.

Por el lado de los Dodge, Jonatan Castellano está a punto caramelo. El de Lobería utiliza el motor convencional preparado por su padre y luego de ganar en Río Cuarto, previa desclasificación de Ezequiel Bosio, está expectante en el tercer lugar del certamen, a 19 unidades. "Todavía falta mucho pero obvio que tengo esperanzas de ganar el campeonato. Lo importante es que el nivel de pilotos de punta es muy bueno y podés moverte tranquilo en la pista. Estamos dando espectáculos de primera calidad", resaltó el "Pinchito".

La sensación de la temporada se llama Ezequiel Bosio, que con la Dodge de Raúl Echarri ganó en Buenos Aires, Rafaela y fue bajado por técnica en Río Cuarto. "Desde que debuté en Mar de Ajó pienso en quedarme con el 1. ¿Si no para qué corro?", comentó el de Cruz Alta, siempre confiado de sus condiciones. Y no es para menos ya que está ubicado cuarto en las posiciones, a 23 puntos de Diruscio.

Foto: Angel H.

Pato Silva está acompañado dentro y fuera del auto.
JP Racing
JAR
JELUZ
ifs International First Service Logística Internacional

La sangre nueva del TC Pista suma en cantidad y calidad. Bosio, Di Palma, Campanera, Castellano, Diruscio y otros tantos, son sólo una pequeña muestra del crecimiento que, carrera tras carrera, nos regala la categoría.

SIESTA PROLONGADA

Los Ford fueron los ganadores de todos los campeonatos y subcampeonatos desde 2000 hasta el año pasado pero por el momento no aparecen. En ocho carreras, Chevrolet se llevó cinco y Dodge, las tres restantes. "En esta segunda mitad es el momento justo para despertarse. Estoy lejos (a 48 puntos) y complicado, pero confío en que el equipo revertirá la situación para pegar el zarpazo. Y si es en Buenos Aires, mejor todavía", declaró Esteban Piccinin, el referente de la marca en el TC Pista.

Los otros dos pilotos del óvalo con chances, aún persiguen su primera victoria en la categoría. Se trata de Pedro Logarzo (quinto) y Gabriel Zughella (sexto), a 27 y 39 unidades de la punta, respectivamente. "Se está haciendo duro y ya van ocho carreras. Pero los que ya ganaron no van a arriesgar demasiado y es el momento del despegue. No es que tire la toalla pero tampoco estaría mal alcanzar el subcampeonato para poder pasar al TC", dijo Logarzo, que terminó segundo en Balcarce.

Zughella estuvo cerca en La Plata y Buenos Aires con sus dos segundos puestos. Pero la que sigue recordando es la fecha del Roberto Mouras. "Es que Di Palma me pasó en la recta luego de desacomodarme en la última curva y no lo sancionaron. Si ganaba esa carrera hoy sería otra historia", se lamentó el de Caseros.

El juego está planteado con diez participantes. Buenos Aires levanta el telón para la segunda mitad y habrá que ver quién utiliza la mejor estrategia para quedarse con los premios de campeón y subcampeón, que incluyen pasajes en primera clase y estadías 2006 para correr en *la máxima*.

Ariel Bandi

CARNE ARGENTINA
IPCVA
www.ipcva.com.ar

Fotos: Autosports / Prensa Top Race

EL TURNO DE MARTIN

De la mano del excelente espectáculo brindado en Olavarría en ocasión de la segunda competencia de su primer Campeonato Argentino, el nuevo Top Race V6 va mostrando con paso seguro, el gran potencial disponible. Claro que la tarea no es nada sencilla. Mientras más autos van integrándose al plantel (en esta ocasión fueron 3 los debutantes y ya suma 28 máquinas la totalidad del parque) los pilotos y equipos más afianzados, van desentrañando los secretos de los potentes TRV6.

En esta ocasión y luego de la presentación en Salta –con triunfo de Guillermo Ortelli– el TRV6 llegó al trazado bonaerense para mostrar un poco más de lo mucho y bueno que la categoría tiene para dar. Un dibujo amplio, de buena exigencia técnica y sectores más que aptos para el *sorpasso*, sirvió para que los TRV6 se sintieran mucho más a gusto. Y eso se notó en el resultado final.

Si bien, en la punta, la carrera tuvo a dos protagonistas excluyentes (Rubén Henry Martin y Juan María Traverso), a espaldas de estos la lucha y las buenas actuaciones no le fueron en saga. Con sus triunfos en las series clasificatorias, el sanjuanino y el ramallense, ocuparon las posiciones de privilegio para largar la final, y si bien Traverso logró liderar en los primeros metros, Martin pudo doblegarlo prontamente y marcar el ritmo de la carrera. A pesar de los esfuerzos del "Flaco", quien hasta el último giro intentó alcanzar la punta, Martin soportó el asedio de 20 extenuantes giros y se quedó con la victoria. En consecuencia, Traverso debió conformarse con el segundo lugar (puesto que le permite igualmente ser el puntero del certamen). En tanto, Daniel Cingolani –que había logrado la *pole position* el sábado– accedió al tercer escalón del podio. Detrás de ellos, Ariel Pacho y Emiliano Spataro cerraron el quinteto de punta; mientras que Ernesto Bessone y Guillermo Ortelli, protagonizaron una excelente escalada ubicándose sexto y séptimo, respectivamente.

El próximo compromiso del Top Race V6 será otra prueba de fuego. El veloz trazado del Autódromo Juan Manuel Fangio de Balcarce los espera el próximo 31 de julio y, sabido es, el circuito de La Barrosa les exigirá a los V6 toda su potencia. Para no perdérselo...

CAMBIOS EN EL TC

Primero en el autódromo de 9 de Julio y luego en Buenos Aires, más precisamente en la sede de la ACTC, se realizaron dos importantes reuniones en las que estuvieron presentes directivos del mencionado ente fiscalizador, preparadores, chasistas y directivos del la firma proveedora de neumáticos del Turismo Carretera (Neumáticos de Avanzada). Ambas reuniones tuvieron la finalidad de analizar las prestaciones actuales del caucho y el notable incremento de performance de los autos de TC, especialmente en lo que hace a velocidad en curva. Esta situación puso, en algunos circuitos, al producto de NA al límite de sus posibilidades técnicas y por ello, se ha resuelto realizar una serie de tests de un neumático ya concebido por NA que dispone de mayores dimensiones (mayor pisada). El neumático ya fue probado por René Zanatta (en el óvalo del Autódromo de Rafaela) con buenos resultados. Igualmente, de llegar a acordar las partes un cambio de los mismos, recién se implementaría en la temporada 2006. También, y con relación al próximo año, la Comisión Técnica de la ACTC, está analizando la posible incorporación de una protección lateral para los neumáticos. La misma se realizaría con una estructura tubular (no visible) que impida lo roces y "enganches" de los neumáticos que, en muchos casos, sobresalen de la carrocería.

En tanto, y ya con vistas a la continuidad del calendario del TC, la Comisión Directiva de la ACTC ha resuelto cancelar su presentación en Salta, dado que en la fecha prevista para dicho evento (7/8) se realizarán en la provincia norteña elecciones internas abiertas. De tal manera, en esa jornada el TC se presentará en Olavarría para luego seguir su derrotero en Paraná (28/8), Buenos Aires (11/9), 9 de Julio (2/10), La Plata (6/11), Olavarría (20/11) y Río Gallegos (11/12). ◆

9 DE JULIO SE PONE A TONO

La pasada y reciente presentación del Turismo Carretera en el Autódromo "Ciudad de 9 de Julio", sirvió para visualizar buena parte de los trabajos que realizaron sus responsables con el objetivo de mejorar la infraestructura del mismo e incrementar la seguridad de los pilotos y el público. El circuito recibió una repavimentación parcial que incluyó: la recta principal, la chicana, la horquilla y las dos curvas planas (detrás de boxes). También se extendió el paredón de boxes, se le agregó el tejido de protección exigido por la ACTC y se remodeló y amplió la torre de cronometraje. Se instaló una nueva torre para los largadores, se remodelaron los baños de boxes, se renovó el techado del recinto de la técnica y se complementó el trabajo interior con la ampliación y el mejoramiento de la red de suministro eléctrico. En pista, se desmontaron y repararon las protecciones de neumáticos de los *guard rails* y se reforzaron sus bases para luego reinstalar los "muñecos" de gomas ensunchadas. En el sector externo se hizo especial hincapié en la limpieza, desmalezamiento, rellenado y emparejado del suelo, con la finalidad de mejorar el tránsito y estacionamiento del público. ◆

IMPERDIBLE HOMENAJE

El pasado 4 de julio, El Gráfico realizó la presentación de su Libro de Colección Tributo a Juan Manuel Fangio; una lujosa y cuidada publicación de 154 páginas en las cuales se recorre íntegramente la vida del Gran "Chueco" de Balcarce, a través de las mejores fotografías de su carrera deportiva –buena parte de ellas hasta ahora inéditas– y anécdotas narradas por las más destacadas plumas del periodismo nacional. Esta nueva iniciativa editorial no escatima en estadísticas, apostillas y reportajes imperdibles del balcarceño, que hacen de este Tributo un ejemplar que no puede faltar en la biblioteca de los fanáticos del automovilismo. La ocasión también fue propicia para sumar la presentación del DVD "Fangio, el mejor", que también puede ser adquirido en todos los kioscos. Se agotaaa… ◆

LAS GLORIAS PRUEBAN

La organización de "La Carrera del Siglo", la competencia que en el próximo mes de septiembre reunirá a las principales Glorias del Ayer con los ídolos actuales del Turismo Carretera, sigue su acelerada marcha. Ya son 40 las parejas conformadas, quienes el próximo 10 de agosto (fecha definitiva), deberán cumplimentar todos los trámites necesarios para poder ser parte de la prueba (inscripción, definición de coequiper, licencia médica, licencia deportiva, etc.). En tanto, se ha previsto realizar una prueba comunitaria (que será obligatoria) y tendrá lugar el 16 de agosto próximo en el circuito Nº 12 del Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez". Del mismo modo, y ya en el terreno extradeportivo, se confirmó la participación de un buen número de autos históricos del Turismo Carretera que desfilarán poco antes de la competencia final junto a un importante grupo de autos de colección. Además, se ha previsto la presencia de la banda musical del Regimiento de Granaderos a Caballo "General José de San Martín" y participarán también de esta impresionante fiesta teceísta, cultores del parapente, paracaidistas y acróbatas. ◆

Línea Trabasil. La usan los mejores mecánicos. Y también la podés usar vos.

CALIDAD
ANAEROBICOS
Unido al automovilismo.

> **Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez"** • Av. Gral. Roca y Av. Gral. Paz • Capital Federal

CRONOGRAMA

SABADO 16 DE JULIO

11:00 a 11:10	Clasificación TC Pista	Grupo A	2da.
11:20 a 11:30	Clasificación TC Pista	Grupo B	2da.
11:40 a 11:55	Entrenamiento Desafío Ford Fiesta		2da.
12:05 a 12:30	Entrenamiento TC	3er. Tercio	2da.
12:35 a 13:00	Entrenamiento TC	1er. Tercio	2da.
13:05 a 13:30	Entrenamiento TC	2do. Tercio	2da.
13:45	1ra. Serie TC Pista		6 v.
14:15	2da. Serie TC Pista		6 v.
14:45 a 15:00	Clasificación Desafío Ford Fiesta		T. Unica
15:15 a 15:28	Clasificación TC	1er. Cuarto	2da.
15:35 a 15:48	Clasificación TC	2do. Cuarto	2da.
15:55 a 16:08	Clasificación TC	3er. Cuarto	2da.
16:15 a 16:28	Clasificación TC	4to. Cuarto	2da.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

DOMINGO 17 DE JULIO

8:30	Final Desafío Ford	10 v.
9:10	1ra. Serie TC	6 v.
9:40	2da. Serie TC	6 v.
10:10	3ra. Serie TC	6 v.
11:05	Final TC PISTA	15 v.
11:50	Serie Comp. TC	5 v.
12:50	Final T. Carretera	25 v.

Final TC y TC Pista: 46 vueltas (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las Series de Clasificación más las 4 mejores de la Serie Complementaria).

Com. Deportivos: Raúl Rodríguez, Juan F. Arrechea y Diego Mesa.

Comisario Técnico: Carlos Marchese.

NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA CARRERA

◆ SE PROHIBE

- Hacer fuego.
- El uso de garrafas (excepto en casas rodantes).
- El ingreso y consumo de bebidas alcohólicas.
- Acceder a pista.
- Portar envases de vidrio.
- Circulación de menores de 12 años en boxes salvo en el horario específicamente autorizado por la categoría. Los horarios se anunciarán día por día por los altavoces del autódromo.
- Treparse a los alambrados y vallados.
- Sentarse en las barandas de las tribunas.
- Todo tipo de pirotecnia.
- Venta ambulante no identificada.

◆ SE INFORMA QUE

- Habrá control de alcoholemia dentro y fuera del predio.
- Será de aplicación plena la Ley del Deporte y el Código Contravencional de la Ciudad de Bs. As.
- Habrá inspecciones al azar de mochilas, heladeras y autos.

◆ SE RECOMIENDA:

- Concurrir con tiempo para evitarse demoras en virtud de los controles previstos.
- Observar las indicaciones del personal afectado al dispositivo de seguridad.

◆ SE RECUERDA QUE:

- Las entradas son limitadas.
- Cubierto el cupo previsto:
- Se suspenderá la venta.
- Se cerrarán las puertas del predio, sólo permitiéndose salir del mismo.
- La organización se reserva el DERECHO DE ADMISIÓN Y PERMANENCIA.

Estos puntos fueron acordados por esta organización con la Secretaría de Seguridad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, siendo controlados por fiscales designados a tal efecto y tienen como fin mejorar las medidas de seguridad ya implementadas con anterioridad y garantizar la feliz realización del espectáculo.

RESULTADO 2004

Buenos Aires • 1º de Mayo de 2004 • TC

Pole Position:D. Aventín **Ford**
a 1m 42s 900/1000 a 197,703 km/h
2º José Ciantini Dodge
3º Gabriel Ponce de León Ford
4º Mariano Altuna Chevrolet
5º Gabriel Ponce de León Chevrolet

1ra. SERIE: 1º Diego Aventín **Ford**
2º Ernesto Bessone Dodge
3º Emanuel Moriatis Ford

2da. SERIE: 1º José Ciantini **Dodge**
2º Guillermo Ortelli Chevrolet
3º Matías Rossi Chevrolet

3ra. SERIE: 1º Rafael Verna **Ford**
2º Gabriel Ponce de León Ford
3º Omar Tanoni Chevrolet

FINAL

POS.	PILOTO	MARCA
1º	José Ciantini	Dodge
2º	Emanuel Moriatis	Ford
3º	Rafael Verna	Ford
4º	Ernesto Bessone	Dodge
5º	Gabriel Ponce de León	Ford
6º	Juan María Traverso	Torino
7º	Omar Tanoni	Chevrolet
8º	Mariano Altuna	Chevrolet
9º	Norberto Fontana	Dodge
10º	Alejandro Occhionero	Ford
11º	José Luis Di Palma	Chevrolet
12º	Sergio Alaux	Chevrolet
13º	Fernando Iglesias	Ford
14º	Miguel A. Etchegaray	Ford
15º	Leandro Iglesias	Chevrolet

Tiempo del ganador: 47m 03s 305/1000
a 180,140 km/h (25 vueltas)
R. de vuelta: Bessone (D) Vta. 5 en 1m 44s 548/1000
a 194,586 km/h (1ra. Serie)

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2005

Disputadas ocho competencias

Pos.	PILOTO	Ptos.	Lastre
1	VERNA, RAFAEL	105.50	60.00
2	MORIATIS, EMANUEL	100.00	60.00
3	SILVA, JUAN MANUEL	99.00	60.00
4	FONTANA, NORBERTO	91.50	80.00
5	LEDESMA, CHRISTIAN	76.00	60.00
6	CIANTINI, JOSE	75.00	80.00
7	TRAVERSO, JUAN MARIA	74.50	60.00
8	AVENTIN, DIEGO RAUL	73.50	60.00
9	PACHO, ARIEL	70.50	60.00
10	ORTELLI, GUILLERMO	64.50	60.00
	ALTUNA, MARIANO	64.50	60.00
12	PONCE de LEON, GABRIEL	57.50	57.50
13	TANONI, OMAR	57.00	60.00
14	MARTINEZ, OMAR	53.50	53.50
15	CATALAN MAGNI, JULIO	51.50	51.50
16	BESSONE, ERNESTO	51.00	51.00
17	DI PALMA, MARCOS	50.00	60.00
18	DI PALMA, LUIS JOSE	46.50	56.50
19	ALAUX, SERGIO	46.00	46.00
20	DI PALMA, PATRICIO	42.50	42.50

> **Circuito Nº 12** **(Extensión):** 5.651 metros

RANKING TURISMO CARRETERA
NUMERACION 2005

Nº	Piloto	M
1	MARTINEZ OMAR	F
2	SILVA JUAN MANUEL	F
3	FONTANA NORBERTO	D
4	LEDESMA CHRISTIAN	C
5	ORTELLI GUILLERMO	C
6	BESSONE ERNESTO (h)	D
7	VERNA RAFAEL	F
8	HERNANDEZ WALTER	F
9	TRAVERSO JUAN MARIA	T
10	DI PALMA PATRICIO	T
11	ACUÑA FABIAN	F
12	MORIATIS EMANUEL	F
13	PACHO ARIEL	T
14	AVENTIN DIEGO	F
15	DI PALMA MARCOS	C
16	ROSSI MATIAS	C
17	ALTUNA MARIANO	C
18	BUGLIOTTI MARCELO	C
19	PONCE DE LEON GABRIEL	F
20	DI PALMA JOSE LUIS	C
21	RAMOS EDUARDO	F
22	CATALAN MAGNI JULIO	D
23	OCCHIONERO ALEJANDRO	F
24	SINELLI RAUL	D
25	UGALDE LIONEL	F
26	URRETAVIZCAYA ROBERTO	F
27	ALAUX SERGIO	C
28	CIANTINI JOSE	D
29	IGLESIAS FERNANDO	F
30	TANONI OMAR	C
31	CINGOLANI DANIEL	F
32	IGLESIAS JUAN MANUEL	C
33	RICCIARDI JOSE LUIS	F
34	ROBBIANI ARIEL	F
35	TADEI GUSTAVO	F
36	RIVA NESTOR	D
37	GIANINI JUAN PABLO	F
38	BALZANO JAVIER	C
39	MINERVINO LUIS	C
40	GUARNACCIA SERGIO	F
41	SALERNO RUBEN	D
42	BISCEGLIA CLAUDIO	T
43	LA MANNA MARCELO	C
44	BELLI DANIEL	C
45	PISANDELLI JUAN CRUZ	C
46	CANDELA ENRIQUE	F
47	ARRAUSI CARLOS	C
48	IGLESIAS NICOLAS	F
49	SAVINO JOSE	F
50	ARMELLINI LUCAS	D
51	RAMA OSCAR	C
52	AGUIRRE GASTON	C
53	DEL BO ROBERTO	C
54	SOTO PABLO	D
55	NOLESI MATHIAS	F
56	URTUBEY ALEJANDRO	C
57	GIAVEDONI CARLOS	C
58	MULET LEANDRO	C
59	ZANATTA RENE	C
60	AZAR JAVIER	T
61	SPATARO EMILIANO	T
62	GIL BICELLA FACUNDO	D
63	ETCHEGARAY MIGUEL	F
64	MARTIN HENRY	F
65	HERMOSO FABIAN	F
66	DI MARCO JUAN CARLOS	C
67	BERNARDINI JAVIER	C
68	MISERDA CARLOS	C
69	JOSEPH RICARDO	C
70	JALAF MATIAS	F
71	FONTANA GUSTAVO	F
72	SOTRO WALTER	T
73	VIGLIANCO DANTE	C
74	LIFSCHITZ FEDERICO	D
75	CORONAS WALDEMAR	C
76	BINI ALEJANDRO	T
77	LOPEZ JUAN CARLOS	F
78	DOSE CHRISTIAN	C
79	GIUSTOZZI FABIAN	D
80	ACEBAL MARIANO	D
81	CIANCAGLINI ARMANDO	F
82	GUIDI NELSON	F
83	IGLESIAS LEANDRO	C
84	IRAZOQUI CARLOS	C
85	HERNANDEZ LUIS (h)	F
86	VIDELE ROBERTO	F
87	BIANCHI FABIAN	F
88	SMITH BRIAN	F
89	FORTUNATO JOSE	F
92	VERDE ENRIQUE	C
93	JUAN MAXIMILIANO	F
94	MORGENSTERN	C
95	CHRISTAN SUAREZ	D
99	"REX"	F
100	PICCINI MARTIN	F

Referencias: M: Marcas | F: Ford | C: Chevrolet T: Torino | D: Dodge | Fair: Ford Fairlane

! IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera. Por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina (de la jurisdicción que corresponda) y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes.

Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina para llamar la atención del personal de seguridad. Recurrir a cualquiera de las seis Cabinas de Seguridad instaladas en el perímetro del autódromo. En caso de que sea dificultosa su identificación, acudir a los accesos, donde el personal de la ACTC dará el alerta por radio.
2. Del mismo modo, quienes necesiten atención médica, podrán acudir ante el personal sanitario de las ambulancias afectadas al perímetro y, si fuera difícil ubicar las mismas, al personal de la ACTC en los accesos, para que estos las soliciten radialmente.
3. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
4. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.
5. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
6. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

TURISMO CARRETERA PISTA • NUMERACION 2005

Nº	PILOTO	M
1	JUAN, MAXIMILIANO	F
2	PICCINI, MARTIN	F
3	PICCININ, ESTEBAN	F
4	PICHINI, MAURO	F
5	DIRUSCIO, SEBASTIAN	C
6	CASTELLANOS, GUILLERMO	C
7	LOGARZO, PEDRO	F
8	LIFSCHITZ, FEDERICO	F
9	CAMPANERA, LAUREANO	C
10	SOTRO, WALTER	F
11	ZUGHELLA, GABRIEL	F
12	BONELLI, PROSPERO	F
13	DANDLEN, PEDRO	D
14	LACCETTE, DARIO	F
15	MARCILESE, ROBERTO	C
16	CASTELLANO, JONATAN	D
17	DE CARLO, DIEGO	C
18	POGGI, SERGIO	D
19	ACEBAL, MARIANO	C
20	ARAQUISTAIN, MARTIN	F
22	SAVA, CARLOS	C
23	OLIVELLI, MARIO	F
24	ALVAREZ, GASTON	F
25	FANCIO, ALBERTO	C
26	COTIGNOLA, MARCELO	F
27	D`AMBROSIO, ANDRES	F
28	BERALDI, ABEL	F
29	LA CORTIGLIA, OMAR	F
30	RUIZ, RICARDO	F
31	BERTOZZI, JUAN CARLOS	C
32	IMPIOMBATO, RICARDO	C
33	VALENCIA, CRISTIAN	F
34	HEIM, SIMON	D
35	AGLIANI, HUGO	F
36	OYHANART, MARIANO	F
37	FAYANAS, HUGO	F
38	SOLIS, GUSTAVO	F
39	LOPEZ, JULIAN	F
40	PERONI, ALEJANDRO	D
41	RUIZ, CARLOS	F
42	BORIO, DIEGO	C
43	GARCIA, HECTOR RUBEN	F
44	BILLERES, GASTON	F
45	DEL BARRIO, CARLOS	D
46	FEDERICO, CARLOS	C
47	TABORDA, CHRISTIAN	C
48	NOYA, ALBERTO	D
49	GONZALEZ, EMILIANO	F
50	LIPAROTI, HERNAN	F
51	TROTTA, ESTEBAN	C
52	MARTIN, MARTIN	F
53	DUFAU, JORGE	C
54	VALDO, GERMAN	C
55	RICCI, JOSE	F
56	BELMARTINO, GERARDO	Fair
57	VELATA, RUBEN	C
58	MORELLO, ALDO	F
59	ARIN, GUSTAVO	D
60	DI PALMA, LUIS JOSE (h)	C
61	DESIMONE, SEBASTIAN	F
62	ESPOSITO, NESTOR	F
63	CUIROLO, MARCOS	C
64	DELIA, ANDRES	C
65	CASERTA, GASTON	F
66	CALCULEFF, FRANCISCO	F
67	MANTA, JAVIER	C
68	FERNANDEZ, JORGE	F
69	CALAMARI, MIGUEL	C
70	TESTA, ARIEL	F
71	OÑATIBIA, NELSON	D
72	SEGURA JIMENEZ, JORGE	F
73	MARTINEZ, GABRIEL	C
74	FERNANDEZ, LEONEL	F
75	CASSOU, ESTEBAN	C
76	BOSIO, EZEQUIEL	D
77	MEMMO, LUCAS	F
78	ALBESE, CLAUDIO	C
79	ABELLA, SEBASTIAN	D
80	CONTI, ALEJANDRO	T
81	DADOMO, FLORENCIO	C
82	PALAGGI, FERNANDO	C
83	GONZALEZ, DIEGO	
84	GARAVANO, JOSE MARIA	C
85	JORGE, MARIANO	Fair
86	FERRARI, MARTIN	T
87	VIANO, CLAUDIO	D
88	PAPPARELLA, JUAN M.	D
89	CRESPO, JULIAN	D
90	PALAVECINO, MARTIN	C
91	PACIONI, GASTON	F
92	FIRMANI, JOSE LUIS	D
93	PAIRETTI, CARLOS (h)	D
94	FRANCISCHETI, JULIO	C
95	IRACET, OSCAR	D
96	GUERRA, MARCELO	C
97	EL BACHA, OMAR	
98	PISANDELLI, FABIAN	D
99	FALCON, ROBERTO	C

Referencias: M: Marcas | F: Ford | C: Chevrolet
T: Torino | D: Dodge | Fair: Ford Fairlane

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA PISTA 2005

Disputadas ocho competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	**DIRUSCIO, SEBASTIAN**	**123.50**	**60.00**
2	CAMPANERA, LAUREANO	109.50	60.00
3	CASTELLANO, JONATAN	104.50	80.00
4	BOSIO, EZEQUIEL	100.50	80.00
5	LOGARZO, PEDRO	96.50	60.00
6	ZUGHELLA, GABRIEL	84.50	70.00
7	DI PALMA, LUIS JOSE (H)	77.50	60.00
8	PICCININ, ESTEBAN	75.50	60.00
9	DE CARLO, DIEGO	73.50	60.00
10	CASTELLANOS, GUILLERMO	64.00	60.00
11	BONELLI, PROSPERO	55.50	55.50
12	PICHINI, MAURO	54.00	54.00
13	LOPEZ, JULIAN	47.00	47.00
14	LACCETTE, DARIO	44.50	44.50
15	DANDLEN, PEDRO	36.50	46.50
	SOLIS, GUSTAVO	36.50	36.50
17	FANCIO, ALBERTO	32.50	32.50
	IMPIOMBATO, RICARDO	32.50	52.50
19	LA CORTIGLIA, OMAR	31.00	31.00
20	COTIGNOLA, MARCELO	27.50	27.50

HUMOR TC

RESULTADO 2004

Buenos Aires • 1º de Mayo de 2004 • TC Pista

Pole Position: J. Castellano Dodge
a 1m 46s 139/1000 a 191,669 km/h

2º	Ezequiel Bosio	Dodge
3º	Gabriel Zughella	Ford
4º	Julián López	Ford
5º	Guillermo Castellanos	Chevrolet

1ra. SERIE: 1º J. Castellano Dodge

2º	Gabriel Zughella	Ford
3º	Darío Laccette	Ford

2da. SERIE: 1º E. Bosio Dodge

2º	Marcelo Cotignola	Ford
3º	Diego De Carlo	Chevrolet

FINAL

POS.	PILOTO	MARCA
1º	Ezequiel Bosio	Dodge
2º	Gabriel Zughella	Ford
3º	Pedro Logarzo	Ford
4º	Diego De Carlo	Chevrolet
5º	Sebastián Diruscio	Chevrolet
6º	Mauro Pichini	Ford
7º	Cristian Valencia	Ford
8º	Christian Taborda	Chevrolet
9º	Laureano Campanera	Chevrolet
10º	Jonatan Castellano	Dodge
11º	Próspero Bonelli	Ford
12º	Fabián Pisandelli	Dodge
13º	Gastón Alvárez	Ford
14º	Alberto Fancio	Chevrolet
15º	Ricardo Impiombato	Chevrolet

Tiempo del ganador: 32m 53s 087/1000 a154,658 km/h (15 vueltas)

R. de vuelta: Piccinin (F) en 1m 47s 369/1000 Vta. 4 a 189,474 km/h (1ra. Serie)

www.carburando.com

**Estuvimos poniendo a punto nuestra web;
probala y seguí viviendo el automovilismo
a través de sensaciones.**

Carburando Informativo

- Las últimas noticias destacadas
- Información actualizada por categoría
- Resultados, campeonatos, estadísticas, cronogramas y más.
- Guía de programación de Carburando por TV.

Carburando Interactivo

- Clasificación en vivo on line
- Radio en vivo on line
- Conexión a Internet gratis

Carburando Multimedia

- Videos
- Fotos
- Wallpapers
- Descargas de sonidos

carburando

Para que muchos más corazones puedan seguir viviendo tu misma pasión

La Fundación Favaloro vive gracias a tu aporte

Muchas personas necesitan hoy de nuestra colaboración. Mediante una pequeña donación mensual de $5 podés convertirte en colaborador permanente de la Fundación Favaloro.

Gracias a tu solidaridad, y a la de toda la comunidad, se han hecho posibles en 10 años:

- **671** Transplantes
- **759** Investigaciones clínicas
- **7363** Cateterismos terapéuticos
- **14.800** Estudios de ADN
- **24.157** Cirugías
- **22.802** Estudios invasivos
- **64.832** Internaciones
- **465.463** Consultas externas
- **589.285** Estudios no invasivos
- **30%** De atención a pacientes sin recursos

Cumpleaños por la vida

FUNDACIÓN FAVALORO

4378-1200 int. 9

Autorizo a que se me debite la cantidad de $5 de mi Tarjeta de Crédito, hecho que se reflejará cada mes en mi resumen de cuenta con la imputación "DONACIÓN FUNDACIÓN FAVALORO"

Nombre:

Apellido:

DNI:

Dirección:

Tel.:

e-mail:

VISA MASTERCARD AMERICAN EXPRESS

OTRA

Nº de tarjeta Vencimiento

Firma

STOPCAR
SEGURIDAD INTEGRAL
AUTOMOTORES
GPS SATELITAL
DIVISION AGRO
SEGURIDAD PRIVADA
0800-666-8-666
www.stopcar.com.ar

IMAGINA UN VIAJE. IMAGINA MUCHOS.

Nueva Guía YPF 2005.

La única que te dice cómo llegar, dónde comer y dónde dormir.
Ahora, totalmente actualizada y con un 30% más de información.
Todos los viajes que quieras hacer están en la nueva Guía YPF 2005.

YPF

guiaypf.com

CARTOGRAFIA • GASTRONOMIA Y HOTELERIA • ESTANCIAS • BODEGAS Y VINOS